TC Magazine
TURISMO CARRETERA
Año 2 Nº 23
Octubre de 2004
Gentileza ACTC

EJEMPLAR GRATUITO

RESISTIRAS

elf

Varios años de trayectoria,
nos dieron la pauta para
saber a quien elegir.
Elf el lubricante de origen F-1
también en el TC.
Experiencia
Tenacidad
Calidad
Tecnología

J.M.Traverso
Piloto oficial ELF

EDITORIAL

Uno paseaba nervioso, miraba las tribunas colmadas del Oscar Alfredo Gálvez, se estremecía posando sus ojos sobre la coupe Dodge con el número 9, saludaba con sus manos el reconocimiento de los hinchas y se sumergía en algunos recuerdos queridos. El otro también estaba en el autódromo... como siempre, como cada vez que suena un motor de Turismo Carretera, su imagen recorre la grilla, su corazón palpita con el vaivén de un acelerador y se conmueve con el inconfundible rugir de cientos de caballos de fuerza. Otra vez juntos los Hermanos Suárez, unidos en el corazón de la gente y en el reconocimiento que después de veinte años se mantiene cálido e inalterable.

Ese homenaje merecido, que se renueva a cada momento y que se cimienta en tantos años de lucha, se basa en esos tiempos en los que había que estrechar filas para hacerse fuertes, y también en aquellos otros en los cuales el disenso también sirvió para construir, es virtud de los hombres del TC, que no olvidan, que no abandonan y que siempre están junto a quienes -en todos los niveles- aportaron su granito de arena para hacer cada vez más grande al Turismo Carretera.

En los talleres, en las peñas, detrás de un volante o sentado frente a una máquina de escribir, muchos hombres palpitaron -y otros tantos lo seguirán haciendo- junto al TC. Por eso Pedro Suárez recibió el más preciado de los honores: el cariño de su gente. Por eso la horquilla del autódromo porteño, que tantas veces transitó, lleva el nombre de Alfredo Parga. Por eso este reciente Gran Premio llevó el nombre de Octavio Justo Suárez, quién nos enseñó a muchos a poner el corazón en nuestra lucha, en nuestra casa, en nuestro querido Turismo Carretera. Es un legado, es un deber...

Oscar Raúl Aventín

6/7 EN FOCO
El Turismo Carretera, su gente, la pasión, el colorido, la belleza... ¿qué más?

8/9 PANORAMA
Resistirás
El Loco Di Palma desde el recuerdo, el Pato Di Palma en sus convicciones de piloto-mecánico y el Turismo Carretera en la recta final de un campeonato apasionante.

12/13 TC VIP
Un extenso recorrido por los boxes del Autódromo Oscar Alfredo Gálvez. Sus protagonistas, sus personajes, los sucesos, las novedades y todas las apostillas que dejó una nueva presentación del TC en Buenos Aires.

16 COLECCION TC MAGAZINE
Raúl Sinelli – Dodge

18/19 LOS TIENE A RAYA

En la butaca del acompañante, en el taller, como piloto y ahora detrás del volante del Pace Car, Héctor "Laucha" Ríos, toda una vida junto al TC.

20/21 TECNICA: ADQUISICION DE DATOS

Otra clase magistral de Alberto Canapino, quién nos acerca al fascinante mundo de la preparación de un automóvil de competición.

24/25 Y LA VUELTA DE UN FAIRLANE

Una historia distinta; un piloto que arranca y un auto con historia, unidos por una elogiable finalidad.

26 LA VICTORIA QUE FALTABA

Después de la ausencia, Sergio Poggi y el Dodge volvieron al triunfo en el TC Pista en una carrera que había que aprovechar para descontar y sólo uno pudo hacerlo.

28 LA CARRERA

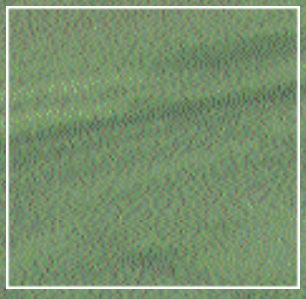
Toda la info previa de la 14ª fecha del Turismo Carretera en 9 de Julio, la segunda visita de "la máxima" al veloz trazado bonaerense. Protagonistas, crono, campeonatos...

OBSEQUIO

EDITOR: Fundación del Automovilismo Deportivo de la República Argentina. **DIRECTOR:** Alberto Falcón. **REDACCION:** Daniel Lannes - Ariel Bandi - AF. **FOTOS:** Angel H. Ciale (www.angelh.com.ar) - Roberto Decurnex (www.redexweb.com.ar) - Gabriel Santos. **PRODUCCION:** (ag) Argentina. **PRODUCCION COMERCIAL Y PUBLICITARIA:** Verónica Nápoli (ag) Argentina - Sarmiento 663 5° A - Tel.: 4328-7414. **EDITORIAL:** Bogotá 162 (1405) Buenos Aires. **IMPRESION:** Impresos Macri. **TIRADA DE ESTA EDICION:** 15.000 ejemplares.

El valor de la verdad.

ORGULLO ARGENTINO



EN FOCO

PANORAMA

RESISTIRAS

Debía ser para Verna, que la necesitaba tanto como el Pato Silva, pero caídos junto a Traverso y su Torino fue el turno del histórico producto pergeñado por el Loco Luis el que le permitió a Patricio Di Palma obtener otro emotivo triunfo y en la catedral del automovilismo. Ecos de una jornada inolvidable.

Una sonrisa enorme para un triunfo esperado. La emoción del "Pato" Di Palma, desde el podio y en la misma conferencia de prensa, contagió a todos. El cerrado aplauso fue el corolario del mejor homenaje que su hijo le podía regalar al querido "Loco" Di Palma.

¿Cuánto hacía que un Tori - no no ganaba tres carreras en una misma temporada?, se preguntaban algunos hinchas, enronquecidos y enloquecidos tras la fiesta que les tocó vivir. Y sí, fue fiesta, así como pasión y tantos otros sinónimos aplicables a este increíble TC que no para de sorprender. Que logra sobreponerse de aquel difícil y caótico weekend de Rafaela para convertir el 12 del Gálvez en un hervidero, en un enorme muestrario de virtudes conductivas, de alegrías enormes y frustraciones pasajeras. Así es esto, no hay manera de buscarle explicación racional, así es el TC, tan cambiante e impredecible, que enloquece y desorienta, que convoca y difícilmente defrauda, desde una punta a la otra orbita y trasciende fronteras infranqueables.

Quién le escribe los libretos a estas historias?, no resiste mucho análisis porque no sigue los lineamientos esperables. Y entonces, termina desconcertando y allí radica parte de su atractivo. Y punto, no hay mucho más para despejar. Es pasión y eso no tiene explicación, y entonces las preguntas surgirán sin solución de continuidad. Simplemente resistirá, con mutaciones y cambios, mayor o menor tecnología y presupuestos, pero con la esencia inalterable.

En ese argumento ingresa Patricio Di Palma, uno de los herederos de la pasión según Rubén Luis, el que tomó la posta de aquel legado con el compromiso de hacerlo ganador y que en ese otro domingo especial volvió a inscribirlo en el rico historial de la categoría.

Más de 30 años debieron pasar para que un Torino gane tres carreras en una temporada, otro hito más y van. Todo bien, loco... deber cumplido.

Y quizás sea por eso que el Pato resiste, demora la presentación del nuevo Toro, pergeñado por sus propias manos. Otro dato para interpretar el legado, eso de hacerse el auto ya no es tan frecuente en un TC cada vez más tecnificado con una geografía de equipos, computadoras, ingenieros de pista y especialistas por doquier, ***pero es mi forma de trabajar y me gusta, le robo muchas horas a mi familia por estar en el taller y sé que puedo hacer que el nuevo Torino ande rápido, aunque varios ya me dijeron que nunca será mejor que este, dice el piloto.***

Y se pregunta: **¿cuándo podré ganar una carrera fácil?**

PRIMERO, SABER SUFRIR

Tenía un auto tremendo, afirmó apenas finalizada la clasificación que lo daba como el más rápido y el candidato natural a ganar la carrera. Verna siempre suele pelar algo más en el 12, le gusta, lo conoce y se debía el triunfo.

Hacía un rato largo que el "Guille" no estaba en el podio y si bien todavía no está en los puntos gordos con paso firme, Guillermo Ortelli y su equipo lograron una tercera colocación que los alienta.

Otro de los grandes "beneficiados" de una durísima carrera: Omar Martínez. Como siempre, el entrerriano explotó al máximo su medio mecánico; ello, y los tropezones de sus rivales, lo reintegraron a la punta del torneo.

Aunque enojado con algunas de las maniobras de su rivales, Eduardo "Lalo" Ramos construyó un excelente cuarto puesto. Los aires de Necochea en el chasis (Rush Racing) y de Dolores (Laborito) en el motor, le están dando buenos dividendos al de Mechongue.

También se lo debía Silva, en la misma línea de necesidad del Tabo, aunque el parcial clasificatorio distara de ponerlo exultante. ***Nos equivocamos con las go - mas***, es responsabilidad mía aclaraba Willy Kissling. Mas allá de las circunstancias previas, la cuestión siempre se dirime el domingo y en ese sentido, fue el Pato quien más rápido dilapidó su chance. El Falcon by JP demostró ser lo suficientemente rápido como para pretender, pero dos deslices consecutivos le cercenaron el camino. El primero con Verna, a la salida de la "ese" y en el mismo sector (un giro más tarde) comenzó el calvario que aceleraría su desgracia. Porque sin medir intencionalidades, eso de tomar riesgos cuando la carrera recién comienza no siempre sale bien. Doblar apareados en el curvón a 200 (y con Marcos Di Palma) es garantía de espectáculo, pero de dudoso rédito. Y si encima logra filtrarse un tercero -fue memorable la maniobra de Norberto Fontana- alguien saldrá perjudicado. Las cuestiones de inercia no son menores doblando y entonces los dos terminaron despistados. El Pato, con bronca lógica y una remontada fenomenal que lo llevó al 5to lugar y cierto regusto amargo por la oportunidad perdida. No entiendo, él dobló a la par y lo respeté, pero no hizo lo mismo conmigo, fue la queja del chaqueño. Marcos aceptó sin chistar la sanción de pase y siga, pero ya nada tenía retorno.

Como tampoco lo tuvo esa increíble rotura en el motor de Rafael Verna a vuelta y media del final. El Tabo jugó sus fichas a gana-

Firestone

dor de movida y precisamente la velocidad punta de su Falcon fue la respuesta justa cuando el insolente Pato se animó a birlarle protagonismo. ***Me distraje*** , reconoció el piloto del Lincoln Sport, que recuperó un giro más tarde a los codazos y al límite de adherencia, lo que era suyo. Es que la pista ya estaba lo suficientemente vidriosa como para hacerse el héroe y la cosa parecía definida. Pero el viejo dicho cobró una vez más realidad y el banderazo final no cayó sobre el Falcon del LSG. ***No hay nada que decir, todo el equipo trabajó para ganar pero no se puede contra el destino,*** fue la amarga reflexión de Verna. El margen es cada vez mas estrecho pero ninguno de los dos pierde la fe. ***Será en 9 de Julio*** pronostican, mientras es cada vez mas estrecho el margen de maniobra y el circuito del oeste suele ser terreno propicio para las sorpresas.

Punteó casi de punta a punta, realizó un trabajo sin fisuras y el triunfo que tanto necesitaba se le escapó a poco del final. Rafael Verna encabezando un durísimo lote con Juan Manuel Silva, Norberto Fontana, Patricio Di Palma y Juan María Traverso, a sus espaldas.

DÍAZ RIGANTI
cereales s.r.l

Casa Central
L.N.Alem 822 7mo piso - Capital Federal
Tel.: 54-11-4312-6581
Sucursal Rosario
Paraguay 777 6° piso Rosario
Tel.: 0341-4116500
Sucursal Bahía Blanca
Roca 197 Bahía Blanca
Tel.: 0291-4517818
www.diazriganti.com

Corredores de Cereales
32 años junto a
la Cadena Agroindustrial

Junto a sus pilotos
Alejandro Occhionero (TC),
Mariano Acabal (TC Pista)
y Julio Franceschetti (Top Race)

El nuevo auto de Emanuel Moriatis -que le correspondía a Verna y éste le cedió- descansa en boxes. Se terminó de construír en muy pocos días y estuvo en la conversación. Un excelente trabajo del Lincoln Sport Group que contrareloj puso en pista -y en punta- su dos autos.

Largó casi en la mitad del pelotón, pero Walter Hernández hizo gala de su talento y oficio y llevó su Ford Falcon a la sexta posición.

NADIE ESTA LIBRE

En el marco de un desarrollo de carrera tan intenso, y con tantas alternativas cambiantes, el fantástico rédito que sacó Omar Martínez lo sitúa una vez más en la cúspide de la tabla. Sin descollar es cierto, pero con el libreto que mejor conoce, el entrerriano supo balconear todo desde su posición expectante. ***Mejoramos mucho en relación a Rafaela, pero esto no lo esperábamos*** , confesó al llegar al podio. Y hasta hubo espacio para las bromas admitiendo que junto a Ortelli se habían pescado las posiciones.

Vamos a tener que mejorar la puesta a punto para 9 de Julio si queremos mantener este nivel , admitió. Menos preciso, Ortelli apuesta a la velocidad de la Chevy para volver definitivamente adelante y por mérito propio. ***Tuvimos problemas en la caja, en las últimas vueltas pensé que no llegábamos, pero estos puntos sirven mucho para mantenernos. Todavía hay chance*** , pronostica el de Salto. Menos locuaz, Bessone aún busca respuestas a su paupérrimo rendimiento. ***Con los kilos estamos en problemas, hicimos muchos cambios en suspensión pero nunca acertamos con la puesta adecuada. Aún tenemos cosas por resolver en este auto***, infiere Tito, en un lamento parecido al de Traverso, que también penó con los kilos tras complicarse el motor titular.

En suma, el panorama sigue tan abierto e incierto como hasta ahora. Lejos de despejar caminos, Buenos Aires los cerró aún más. Y cada carrera promete agregar otro capítulo de suspenso. Y sólo restan tres.

Daniel Lannes

TC VIP

Guillermo Ortelli visita habitualmente el VIP de Scania, en el cual se agasaja a los invitados especiales y también a los periodistas que requieren las declaraciones del piloto oficial de la marca sueca. El "Tano" Fazzini explicándole los beneficios del tangente a Norberto Fontana. A juzgar por la cara del arrecifeño, el tema no le quedó muy claro.

Una vista general del espectacular VIP (de tres pisos) que YPF presenta en cada carrera porteña. En sus instalaciones, Walter Hernández se presta gustoso a la requisitoria de sus fans y se hace de tiempo para posar bajo el sol porteño junto al legendario Gastón Perkins y dos beldades de la petrolera.

"Cocho López" le habla al oído a un circunspecto Alejandro Urtubey, recién estrenado presidente de Top Race. Aunque no escuchamos nada, no nos cabe duda de que la conversación giró sobre los nuevos autos que integrarán la categoría en el 2005 y que ya comenzó con su etapa de desarrollo.

La gente de Rosbust "la herramienta oficial del TC" estuvo junto a la familia Di Palma en pleno, al tiempo que dispuso de una pista de automodelismo para que los más chiquitos pudieran divertirse. Cuentan que a Stefano, el hijo menor de Jose Di Palma, no le pudieron sacar en todo el fin de semana el pulsador.

Pedro Suárez, emocionado con el homenaje que la ACTC le brindó a él y a su recordado hermano Octavio, recorrió junto a Raúl Sinelli la tribuna de los fanáticos de Dodge que le expresaron a ambos su incondicional cariño.

"Cacho" Parga, el hijo del querido Alfredo, se hizo presente en el Gálvez para recibir la plaqueta con la cual la ACTC y el Autódromo de Buenos Aires instituyeron el nombre de su padre a la horquilla del trazado porteño. La celebre "Garrafa" de los Bellavigna pisó nuevamente el trazado porteño con Aldo al volante. La gente de Schneider agasajó a los visitantes del VIP de la ACTC con la refrescante "cerveza del Turismo Carretera".

Fernando Miori y Carolina Barbero (Gerente General y Gerente de Marketing de la ACTC, respectivamente) le dieron la bienvenida al Presidente del Automóvil Club Argentino, el Doctor Juan Manuel Sandberg Haedo, quien disfrutó a pleno la hospitalidad del Turismo Carretera.

El Lincoln Sport Group a pleno y un grupo de amigos de Walter Jakowzuck (el accidentado acompañante de Emanuel Moriatis en Rafaela) brindándole su incondicional apoyo al "Negro". Gracias a Dios y al trabajo del equipo del Hospital Francés, el Doctor Balinotti y el personal de MAC (Medicina de Alta Competencia, el servicio médico del TC) Walter se recupera muy favorablemente.

El "Pato" Di Palma después de la victoria, el podio y la conferencia de prensa, se hizo un tiempito para correrse una carrerita en el TC-Simracing, el MOD de Turismo Carretera. La verdad? le fue mejor con el Torino real, pero igual disfrutó la experiencia.

La Sala de Prensa sirvió para que la web www.tc-simracing.com.ar presente oficialmente el primer torneo virtual del Turismo Carretera. Visitá la página y empezá a entrenarte, porque los "nuevos pilotos" (como Alejo en la foto) no te van a dar respiro.

HECHO EN ARGENTINA
REVISTA DE LA UNION INDUSTRIAL ARGENTINA
LA UNION INDUSTRIAL ARGENTINA junto a la ACTC

VASSALLI

1550 Evh

La familia se agranda.

Y sigue haciendo historia.

En momentos en que el campo vuelve a demostrar todo su potencial dinamizador de la actividad económica, Vassalli Fabril pone de manifiesto su capacidad de innovación con el lanzamiento de una máquina que capitaliza la infraestructura y el desarrollo tecnológico que le permitió a la empresa consolidar su liderazgo en la producción nacional de cosechadoras.

Vassalli: Un sentimiento que renace desde el corazón del campo argentino.

TANQUE DE GRANOS
con capacidad de 5.100 litros/ 4.000 kg, con sistema [illegible] de regulación de descarga.

PLATAFORMA FLEXIFULL
de 20 pies, con [illegible] que permite [illegible] la plataforma hasta 400 milímetros en los extremos, mediante sensores eléctricos.

CABINA
Montada sobre tacos de goma, separada de la tolva, con aislación acústica y [illegible] nuevo tonalizado.

CONFORT
Columna de dirección rebatible, asiento de suspensión con regulación eléctrica, aire acondicionado y todo consecuente.

COMANDOS
Completa y moderna consola equipada con pantalla de cristal líquido, al alcance de la mano del operador.

VASSALLI FABRIL S.A.
Una familia de grandes máquinas.

Ruta Nacional 33 - Km 685 - C.C. 2046 - Tel: (03465) 423055 / 423056
9 de Julio 1003 - C.C.2046 - Teléfono: (03465) 421700/018/023

COSECHADORAS VASSALLI

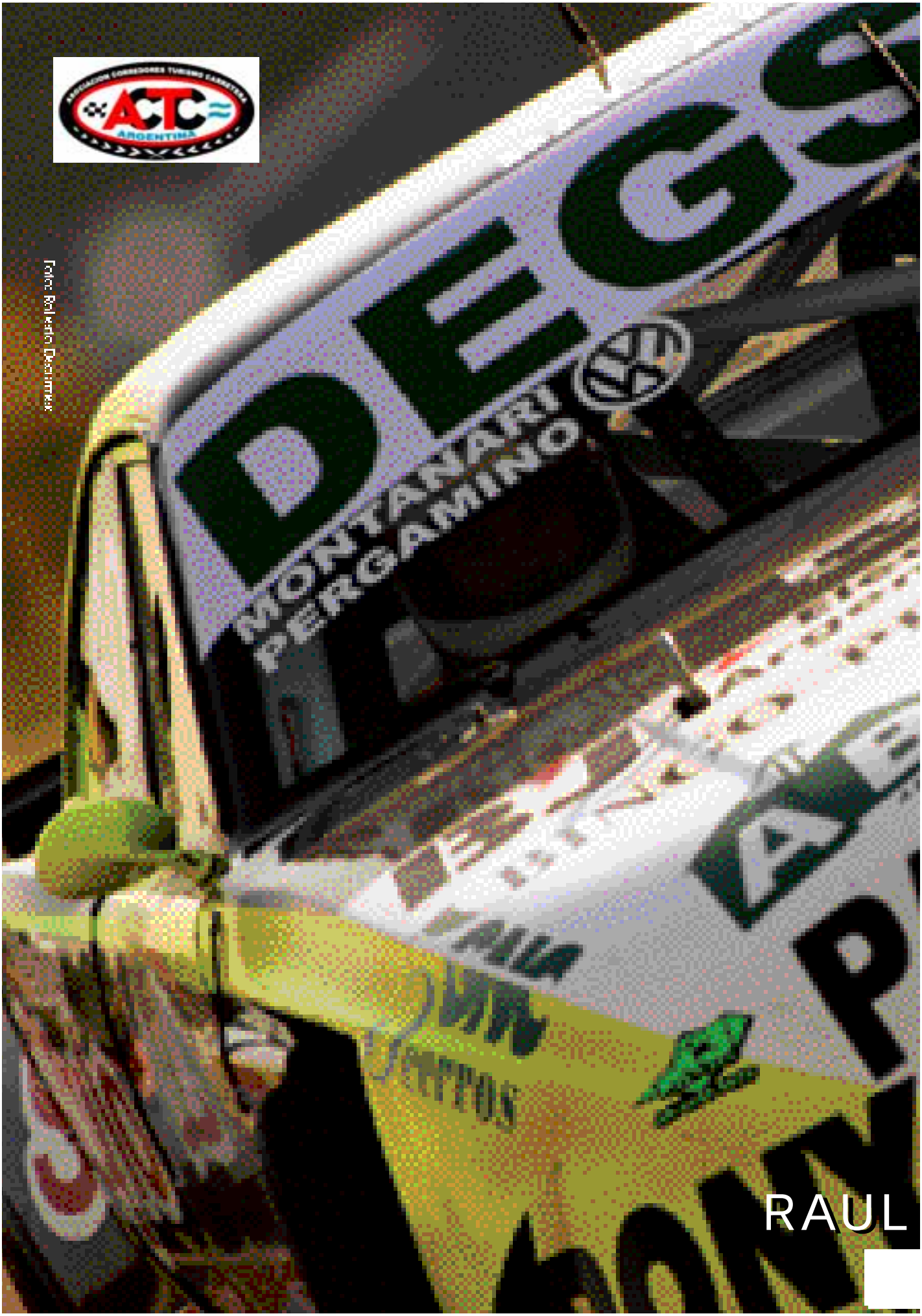


Foto: Roberto Decimese

RAUL

COLECCION
TC Magazine
BALCARCE
ACA-MURU
FRIGORIFICO
BARPRAN
NELLI

HECTOR *LAUCHA* RIOS LOS TIENE A RAYA

CUANDO EN EL COLEGIO LE BAJARON UN DIENTE DE UNA TROMPADA, EL PEQUEÑO HECTOR NO PENSABA QUE EL APODO DE LAUCHA SE HARIA FAMOSO CINCUENTA AÑOS MAS TARDE ARRIBA DE UN PACE CAR. ES EL CONDUCTOR OFICIAL DEL AUTO DE SEGURIDAD DEL TC Y DETRAS SUYO ACELERAN, FURIOSOS, LOS FORD, CHEVROLET, DODGE Y TORINO DE LA CATEGORIA MAS POPULAR, BUSCANDO EL SEMAFORO EN VERDE. PERO EL SABRA COMO MANTENERLOS A RAYA. DESPUES DE LA LARGADA ESTARA ATENTO A SALIR SI ALGUNA URGENCIA DE UN INCIDENTE LO RECLAMA. HECTOR LAUCHA RIOS, EX COPILOTO DE LOS ´60 Y PILOTO DE LOS ´70 COMANDA EL PELOTON EN CADA CARRERA Y DESDE HACE MÁS DE 10 AÑOS LOS TRAE CORTITOS.

El Pace Car del TC se implementó cuando se hizo aquella Misión Argentina a las 24 hs de Daytona, en Estados Unidos. La Comisión Directiva trajo la idea e inmediatamente me eligieron a mí para que lo conduzca, obvio acepté gustoso, afirma y asegura que en carrera dependo del Comisario Deportivo y del Jefe de Banderilleros. Ellos me comunican lo que debo hacer . Pero también suele aportar parte de su larga experiencia como piloto para llevar sin dilaciones al malón de los TC . ***Mucho secreto no hay, me comunico con los Jefes de equipo de los pilotos de la primera fila. Ellos le transmiten lo que les digo mediante la radio. Los llevo rapidito para que los neumáticos puedan tomar buena temperatura. ¿A cuanto? Y en algunas ocasiones los llevé a más de 160, especialmente los días fríos, viste, que es más difícil para calentar la goma..pero todos saben que cuando apago las luces no pueden zigzaguear más y deben ponerse en fila india a no más de 60 km/h.***

Eso de andar a fondo llevando la fila india no siempre suele ser una tarea agradable por más piloto que uno sea. ***Y... hubo carreras complicadas, dice el Laucha, las más bravas fueron la de Río Cuarto de este año y una de Punta Indio de años atrás. En ambas la lluvia complicó todo, el auto andaba haciendo aquaplaning todo el tiempo, pero lo peor que me pasó fue en Bs As, hace un par de años. Iba con una Dodge***

A cuanto? Y en algunas ocasiones los llevé a mas de 160, especialmente los días fríos, viste, que es mas difícil para calentar la goma...pero todos saben que cuando apago las luces no pueden zigzaguear mas y deben ponerse en fila india a no mas de 60 km/h.

Dakota y el piso estaba mojado. Cuando llegué a la chicana, doblé, me fui al pasto, se me puso un poco de costado y pude evitar el trompo. Lo hice delante de Marcos Di Palma, que venía primero en esa serie. Cuando llegué a boxes me fijé y la camioneta tenía dos gomas lisas atrás y dos con dibujo adelante. A partir de allí, nunca más me pasó, pero reviso el auto y mido hasta la presión de los neumáticos.

Por sus manos pasaron distintas marcas como Mercedes Benz, Chevrolet Omega, Vectra, Astra, Chrysler Neón, Dodge Dakota, Ford Fiesta y Eco Sport, hasta el actual Ford Focus que tripula. Una ironía para un piloto que siempre se identificó precisamente con la marca rival. La hinchada de Chevrolet me putea, bah, todo el mundo me putea cuando salgo a pista. Soy una especie de árbitro de fútbol. Un piloto hace un trompo o dos se tocan y la gente no entiende y me insulta. Subo los vidrios y listo, que vas a hacer, avisa.

Se define como un defensor acérrimo del Pace Car. Y afirma que gracias a la medida de no largar de manera detenida, se evitan accidentes. ***El sistema típico de largadas sería imposible en este TC. Más de 40 autos de 1.500 kilos con piloto y acompañante incluidos, cargados de combustible... si un auto tuviera problemas sería muy complicado y así, evitamos que ocurran accidentes. Mirá la Fórmula 1, con toda su tecnología y sin embargo cada dos por tres se pegan en las largadas***, sostiene Ríos, que también defiende al Pace Car de aquellos que afirman que se trata de algo publicitario más que pensado para la seguridad.

Sus primeras experiencias fierrísticas fueron como acompañante de Carlos Pairetti. Y juntos festejaron el campeonato de 1968 con el recordado Trueno Naranja, que revolucionó a la categoría, mientras las cupecitas se negaban a la extinción. ***¿Anécdotas? Tengo millones***, comenta Ríos, que elige una prohibida. Aunque al pasar casi 40 años, la condena ya está cumplida. ***En un Gran Premio de Santa Fe, cargamos cinco bidones de nafta arriba del auto y llenamos el tanque donde no podía vernos el avión y tiramos los bidones. Cuando llegamos al lugar de abastecimiento sólo cargamos uno y salimos en seguida. Todos quedaron sorprendidos y pensaron que nos habíamos equivocado, que nos quedaría mos sin nafta. La realidad fue que ganamos por pali za. Avivadas como esa eran corriente en aquel T C***, se sinceró.

Cuando pudo cortarse solo fue un referente de Chevrolet. Primero con un 400, en 1971, con el apoyo de la Peña La Tortuga Renga, y a partir del 73 con la recordada Chevy Amarilla, cedida por General Motors y con la publicidad exclusiva de SMATA. ***No siento que el hecho de no ganar como piloto sea una materia pendiente. Corrí, me divertí y por suerte nunca puse plata de mi bolsillo para correr. Gané series y etapas. Estuve cerca en una carrera de no ganadores en el Autódromo. Venía primero y perdí todo en la horquilla, por culpa de Pedro Cerrutti, que venía rezagado y me sacó de pista***. Su campaña terminó en el Gran Premio de La Pampa en 1986. Pero está visto que sigue activo, sigue palpitando la pasión del TC desde su nueva oficina, el Pace Car, y está orgulloso de ocuparla.

Ariel Bandi y
Daniel Eduardo Lannes

Ardama
CONCESIONARIO OFICIAL FORD
- Más de 50 vehículos en stock.
- La mejor atención personalizada.
- Una de las mejores instalaciones del país.
- Por todo esto, si pensás en un Ford, pensá en **Ardama**.
- Consúltenos, ó solicite vendedor a domicilio.

-Ruta Panamericana ramal Pilar Km51 - Pilar, Bs.As. - TEL: 02322-423381 / 423382 / 423039 / 423429
-Ruta 7 Av. Benito de Miguel - Junín, Bs.As. - TEL: 02362-435307 / 435308
-San Luis y Colectora Norte Panamericana - Campana, Bs.As. - TEL: 03489-422093

Ford
CAMIONES
LIDER EN VENTAS

TECNICA

ALBERTO CANAPINO NOS BRINDA OTRA CLASE MAGISTRAL DENTRO DEL FASCINANTE MUNDO DEL AUTOMOVILISMO, ANALIZANDO LOS LINEAMIENTOS GENERALES A TENER EN CUENTA A LA HORA DE DISEÑAR Y BRINDARLE EL MAYOR RENDIMIENTO A UN AUTOMOVIL DE COMPETICION. UNA OBRA EDUCATIVA QUE LLEGA AL GRAN PUBLICO A TRAVES DE TC MAGAZINE Y LA FUNDACION PARA EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO DE LA REPUBLICA ARGENTINA, LA CUAL SE COMPLEMENTA CON LOS CURSOS DE PREPARACION DE AUTOMÓVILES DE COMPETICION DICTADOS POR INTERNET Y DE FORMA PRESENCIAL JUNTO A LA UTN FACULTAD REGIONAL GENERAL PACHECO.

ADQUISICION DE DATOS

Cuando hablamos de adquisición de datos hacemos referencia a todo un sistema involucrado en la toma de mediciones que permiten analizar el funcionamiento de un determinado vehículo. Dicho sistema generalmente se encuentra compuesto por un conjunto de sensores de distinto tipo (velocidad, aceleración, RPM, etc.), que se encuentran todos conectados en forma centralizada a un dispositivo de memoria encargado de recopilar los datos recibidos, conformando de esta forma un sistema de índole similar a la famosa caja negra utilizada en aeronáutica.

En sus comienzos, la captura de datos tuvo como objetivo principal el recobro de información para su posterior análisis, detección de fallas y optimización de performance. Con el transcurrir del tiempo y el avance tecnológico, especialmente en categorías donde se encuentra habilitada la captura de datos en carrera (no es el caso del Turismo Carretera), estos equipos han ido incorporando funcionalidades adicionales. Dichas funcionalidades tienen que ver con las ventajas que entrega la utilización de los resultados de las mediciones a fin de corregir y/o prevenir un problema sobre la marcha, y que han dado origen a distintas denominaciones que frecuentemente se hallan mal empleadas o confundidas con el propio sistema de adquisición de datos.

Por lo tanto, entenderemos como sistema de adquisición de datos a todo aquel que nos permita capturar datos para analizarlos posteriormente. Y los términos que a continuación se detallan corresponden a capacidades adicionales que puede tener el sistema, pudiendo coexistir y ser muy interesantes, pero que no son el sistema en sí:

•Telemetría: Transferencia de datos (generalmente por radiofrecuencia) en tiempo real entre el box y el vehículo en pista, que permite a los ingenieros de pista evaluar la performance del automóvil mientras el mismo se encuentra girando. Suele estar montado sobre el sistema de comunicación que se utiliza para mantener contacto de voz con el piloto.

• Indicadores: Relojes, displays, sonidos o luces sobre el automóvil, que indican al piloto un determinado evento, condición u ocurrencia.

•Control remoto: Mecanismo que permite desde el box realizar determinados cambios en el vehículo mientras éste se encuentra en competencia, en base a conclusiones que surgieron del análisis de los datos recibidos por telemetría.

Si nos ponemos a investigar o comparar sistemas de adquisición de datos vamos a encontrar una amplia gama de características y funcionalidades, como así también de costos involucrados y precisiones obtenidas. Serán sujeto de nuestro presente análisis las magnitudes más frecuentemente medidas y que se encuentran presentes en prácticamente la totalidad de los equipamientos existentes. Estas variables básicas son: Velocidad, RPM, Aceleración Lateral y Longitudinal, Dirección y Pedal Acelerador.

Lo primero que tenemos que tener en claro para poder sacar provecho de los resultados medidos por un sistema de adquisición de datos, es la situación en que se encontraba el vehículo en el instante al que corresponde cada dato. Por lo tanto comenzaremos realizando un seguimiento a lo largo de una vuelta alrededor del autódromo de 9 de Julio sobre un Chevrolet de Turismo Carretera durante una prueba no oficial. Dicho seguimiento se basa en poder reconocer en cada momento donde se encuentra el vehículo en la pista, en función de los valores que toman dichas variables básicas.

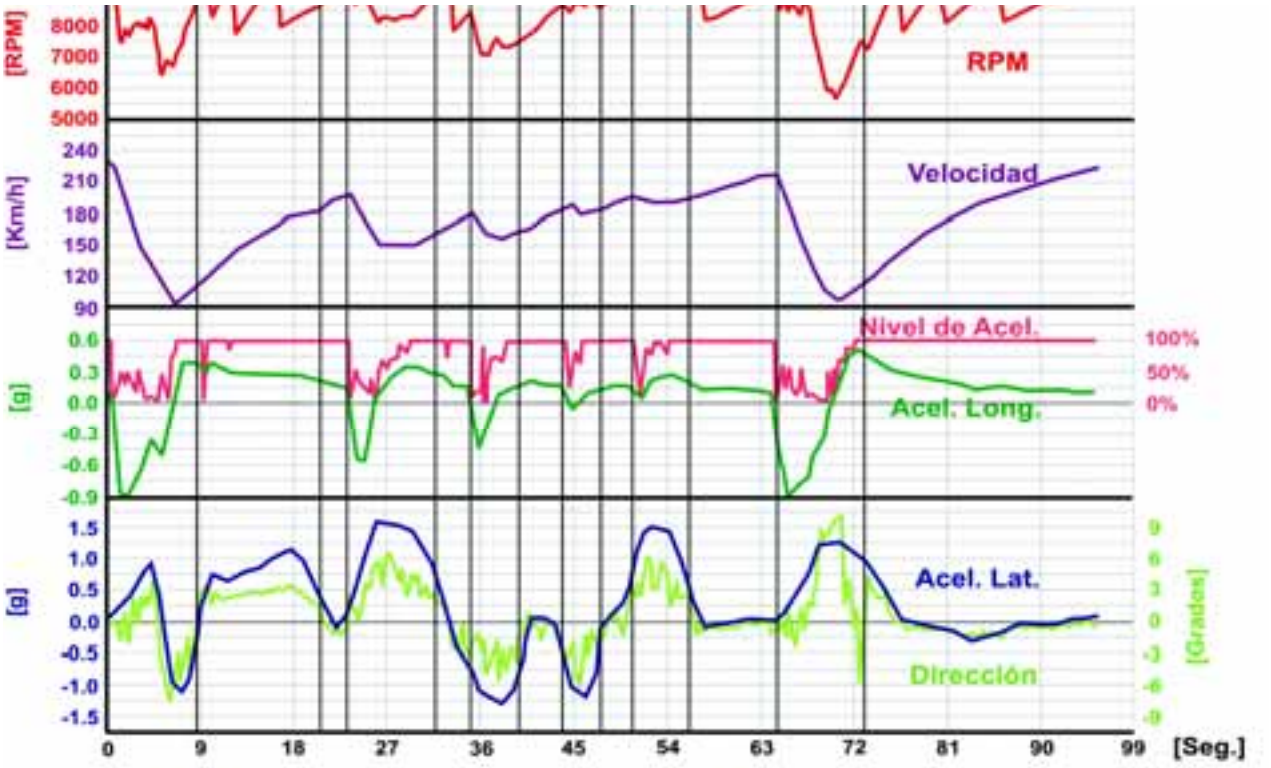
La gráfica de velocidad es el principal punto de referencia a la hora de determinar el sector del circuito en que se encuentra el vehículo en cada momento. Con este fin, cada vez que trabajemos en un nuevo circuito o una nueva categoría debemos sentarnos unos minutos a repasar toda una vuelta como si nosotros mismos tuviéramos que hacer el trabajo del piloto:

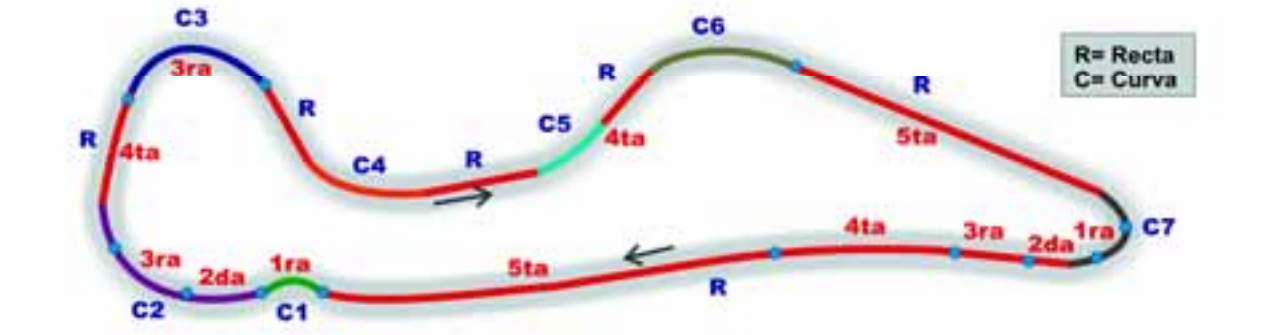
En este caso, observamos que estamos abriendo o iniciando el cómputo de la vuelta en el tramo final de la recta principal, y es por ello que la máxima velocidad se alcanza al comienzo de la gráfica.

Luego de dicha recta se encuentra la chicana que impone una de las mínimas velocidades de toda la vuelta, y por lo tanto consumiremos el final de la recta en una larga frenada (de 235 a 90 Km/h)

Ford CAMIONES
LIDER EN VENTAS

ANALISIS GENERAL





FERTILIZANTE
FERTIDEG
INOCULANTE
NITROENE
DEGSER
LABORATORIOS
Ruta 188 - Km. 110 - Rojas (B) - Tel.: 02475 465701 / 465692 - E-mail: degser@clyfer.com.ar

rebajando de 5ta. a 1ra. En la chicana el cambio de dirección es muy abrupto, quedando el vehículo rápidamente derecho y dispuesto a traccionar (observar que la aceleración es mayor que en la salida de la horquilla). Allí comienza la aplicación total de la potencia que continuará durante todo el curvón, alcanzando 4ta. marcha (contar escalones en la gráfica de RPM hasta la próxima frenada), y que se verá interrumpida recién en el ingreso a la curva 3, donde se frena y rebaja a 3ra. Luego, se sale en 3ra., se coloca 4ta., se ganan 500 vueltas y se debe frenar para ingresar a la curva 4. La recta posterior se hace en 4ta., apenas levantando (pero sin frenar) en los ingresos de las curvas 5 y 6, y cortando recién en el ingreso a la horquilla donde nuevamente se registra una larga frenada (229 a 91 Km/h) y la secuencia de rebajes hasta alcanzar 1ra.

Nota: La captura de datos es anterior a la modificación en la curva 5 que permite ahora transitarla a fondo y llegando a mayor velocidad a la curva 6.

Una vez que sabemos en que parte de la vuelta se encuentra el automóvil en cada instante, podemos entrar un poco más en detalle de las características de cada una de las curvas:

RPM

La gráfica de RPM, escalonada a modo diente de sierra no regular, mide la cantidad de revoluciones del motor. Dicha forma responde a la ganancia en revoluciones que se obtiene en cada marcha durante la aceleración, y cayendo abruptamente a la hora del pasaje de marcha (donde el motor pierde en revoluciones). Esta gráfica nos permitirá saber, conociendo la curva de potencia del motor, la potencia disponible del automóvil en cada momento y por ende su capacidad de aceleración. Al respecto es importante observar como disminuyen las pendientes de ascenso a mayores velocidades, lo cual se debe a la disminución de aceleración que tiene todo vehículo a medida que aumenta su velocidad.

El reconocimiento de dichas pendientes en ascenso nos permite distinguir el caso particular de los rebajes, donde los tramos son más cortos y dicha pendiente es mucho mayor, ya que el motor no está entregando potencia sino que se embala frenando al vehículo. Observar este patrón en la secuencia de picos durante las frenadas previas a la chicana (curva 1) y horquilla (curva 7).

Por último, en la gráfica de RPM se pueden apreciar los patinajes durante la aplicación de potencia como pendientes pronunciadas (generalmente irregulares) similares a aquellas producidas por los rebajes, pero que ocurren al comienzo de una zona de aceleración o durante la misma (observar la salida de la curva 4).

VELOCIDAD

La velocidad en sentido de avance es una gráfica con variaciones mucho más suaves, cuya forma generalmente permite distinguir el tramo del circuito que se está transitando. Es importante cuando se analiza esta magnitud tener en cuenta el tipo y ubicación del sensor, ya que hay muchas variantes y no todas conducen a los mismos resultados. Por ejemplo, si los sensores están colocados en ruedas tractivas, los patinajes generan picos del mismo modo que ocurre en la gráfica de RPM, pero en este caso son incompatibles con la realidad, dado que el vehículo no aumenta su velocidad.

Contra todos los pronósticos, la gráfica de velocidad por si sola no suele aportar grandes datos sobre la performance del vehículo, ya que la misma depende significativamente de las condiciones de pista. Sin embargo, la comparación entre vueltas con distintas configuraciones en iguales condiciones de pista, resulta ser una de las mejores herramientas de puesta a punto.

ACELERACION LATERAL Y DIRECCION

Recorriendo las gráficas de aceleración lateral y dirección, que suelen dibujarse superpuestas, vamos a saber la situación de doblado del automóvil en cada momento. Ambas gráficas, conforme a la convención adoptada, tomarán valores positivos en curvas con sentido de giro hacia la derecha y negativos en giros opuestos, siendo dichos valores cercanos a cero durante los tramos rectos. Si bien las formas de dichas gráficas son similares, sus magnitudes no lo son, midiéndose la primera generalmente en [g] u otra unidad de aceleración, y en grados u otro sistema el giro del volante de dirección.

Entre estas gráficas debemos resaltar como principal diferencia que la correspondiente al ángulo de dirección del vehículo es una medida del accionar del piloto sobre el volante de dirección (causa), mientras que la aceleración lateral es una medida propia de la reacción del vehículo (efecto), el cual se encuentra afectado no sólo por el accionar del piloto sino también por las características de la pista.

La gráfica de aceleración lateral nos indica cuándo se está doblando, con qué intensidad se lo está haciendo, y entrega muy buenos indicios de la técnica utilizada por el piloto para transitar cada curva. Su valor máximo depende principalmente de las características de los neumáticos y del automóvil. Dichos máximos llegan a alcanzar valores de 1,5g en el Turismo Carretera y hasta límites de 3g para la Fórmula 1 donde los automóviles doblan bajo altas cargas aerodinámicas.

En la vuelta analizada debemos resaltar la actitud del automóvil durante la horquilla (curva 7), que comienza siendo subvirante (yendo de trompa) lo cual es acusado por un exceso de dirección y se pone de cola durante la aplicación de potencia, ya que el piloto cruza la dirección en sentido opuesto a la curva para corregirlo. También es para aclarar que la baja aceleración registrada en la curva 2 no indica que no se está aprovechando el automóvil, sino que es una curva no limitante, donde la aceleración lateral no llega a su límite máximo, debido a que se encuentra a continuación de una chicana de baja velocidad; por lo tanto la aplicación de potencia es total y permanente.

ACELERACION LONGITUDINAL Y NIVEL DE PEDAL ACELERADOR

La aceleración longitudinal y el nivel de pedal acelerador son las variables que nos suministran información sobre las causas de los cambios de velocidad en sentido de avance. Sus gráficas las podemos encontrar sobre un mismo eje, o bien pueden encontrarse por separado dependiendo principalmente del objetivo del análisis. Si bien hay una analogía respecto del caso anterior, debido a que la gráfica de pedal concierne específicamente a la actividad del pie derecho del piloto, mientras que la aceleración longitudinal es la repercusión sobre el vehículo; debemos tener en claro que la aceleración longitudinal no sólo mide aceleraciones del vehículo, sino también de frenado, el cual no se encuentra reflejado en la gráfica de nivel de pedal acelerador.

Esta variable nos permite saber cuándo comienza y termina cada sector de aceleración y frenado, como así también la intensidad que tuvo cada aplicación. Durante la tracción, la aceleración longitudinal es positiva y va disminuyendo a medida que se va incrementando la velocidad, en cambio, durante el frenado la aceleración longitudinal es negativa y la resistencia aerodinámica en conjunto con la mayor carga ae-

rodinámica favorecen la performance del frenado aumentando negativamente sus picos máximos.

La frenada previa a la horquilla (curva 7) representa un caso típico de frenado, alcanzando abruptamente el pico máximo y decreciendo luego a medida que el vehículo ingresa en la curva. Aunque a simple vista aparente lo contrario, la frenada previa a la chicana es un caso similar pero por etapas, ya que la maniobra requiere doblar primero a derecha y enseguida a izquierda. Por lo tanto, se observa una frenada inicialmente de forma similar a la correspondiente a la horquilla, pero que disminuye cuando llega el punto de máximo doblado hacia la derecha, terminando de frenar antes del punto de máximo doblado hacia la izquierda.

También suelen distinguirse en la gráfica de aceleración longitudinal los cambios ascendentes de marcha, dado que mientras no hay aplicación de potencia no hay aceleración, y por lo tanto la curva de aceleración longitudinal presenta abruptos picos hacia abajo. En este caso en particular esta gráfica se encuentra filtrada para evitar las fluctuaciones de alta frecuencia debido a vibraciones, y por ende sólo se llega a ver con claridad el pasaje de 1ra. a 2da. posterior a la chicana, debido a que allí se introdujo un retardo adicional por modulación en la aplicación de potencia para evitar el patinaje.

Si bien a simple vista no parece un dato relevante, la gráfica que indica la utilización del acelerador resulta ser uno de los mejores complementos del análisis. Nos permite conocer el accionar del piloto frente a las distintas conductas del automóvil, pudiendo generalmente discernir cuándo las conductas son consecuencia de dicho accionar y cuándo el accionar es en respuesta a una tendencia del vehículo.

Sólo remarcaremos los dos casos más notorios en esta vuelta:

- La aplicación de potencia en la salida de la curva 4 que genera el patinaje ya comentado (detectado en la gráfica de RPM), y el piloto reacciona modulando la potencia hasta que el patinaje desaparece y recién allí la aplica totalmente.

- Durante la horquilla el piloto siente una conducta demasiado subvirante (gráfica de dirección en relación a la aceleración lateral) y para corregirla decide aplicar potencia en forma prematura durante el doblado, induciendo esto una tendencia sobreviriante que luego corrige girando el volante en sentido opuesto a la curva (gráfica de dirección).

En el nivel de pedal acelerador no debemos confundir los picos agudos de pedal, que ocurren dentro de las zonas de frenado, con la aplicación de tracción, ya que los mismos corresponden a los ajustes de acoplamiento en revoluciones que se efectúan con embrague apretado antes de ingresar cada rebaje y no afectan el comportamiento dinámico del vehículo.

Finalmente, debemos concluir que a lo largo del análisis realizado durante esta nota técnica, hemos podido observar la forma en que un sistema de adquisición de datos nos brinda información completa sobre la performance del automóvil, y de las técnicas empleadas por el piloto para describir las mejores trayectorias. Sin embargo, es un comienzo utilizando sólo las características más frecuentes de las variables básicas; rescatando que las posibilidades de detección de actitudes a mejorar son potencialmente infinitas, y suelen encontrarse más limitadas por la imaginación y capacidad del ingeniero de pista (obviando temas presupuestarios) que por el avance tecnológico.

Alberto Canapino
Director
Canapino E-Learning
www.canapino.com

GERARDO BELMARTINO Y LA VUELTA DE UN FAIRLANE....

Hace poco encontraron los restos de la cupecita de Juan Gálvez tirada en un depósito de chatarra. El emblemático auto multicampeón de los 50, el más ganador del TC, fue recuperado por un hombre que entendió la historia. Otra situación vivió el polémico Fairlane que manejó Oscar Angeletti a fines de los 80. Por suerte, no llegó a un grado tal de abandono. Su dueño, Coco Fortunato, que lo había corrido en el TC Pista hace tres años en Balcarce, desembarcó este año en la anterior fecha del Gálvez con Gerardo Belmartino como piloto. Y el de Cañuelas pudo conseguir el presupuesto para alquilarlo también en esta última. Llegó 24°, en la misma vuelta que Sergio Poggi. Lejos pero conforme. Aunque lo que diferencia al piloto de sus colegas es la fundación con la que colaboran. Todos x Cañuelas es una realidad solidaria.

"La idea surgió de Gustavo Bertolé, uno de los fundadores de la Asociación Solidaria Gracias Patricia. Ella era la esposa, que murió joven y el hombre, a partir de allí, puso toda su energía en ayudar a los más necesitados", contó Belmartino, que destina parte de lo que le dan las publicidades en ayudar a comedores, escuelas y hospitales, entre otras entidades de bien público. ***"Les presento la carpeta con los precios y la parte que vamos a destinar para la ayuda social. Ya dimos botellas de leche a un comedor, medias a las escuelas y lo último fueron biscochitos que nos dio El Molino de Cañuelas"*** , agregó.

Su relación con el automovilismo empezó hace seis años cuando con sus amigos decidieron organizar

una cena y comprar una cafetera del TC Roqueperense. Belmartino, de 30 años, no miraba carreras antes de esa peña. Fanático de Boca, no se perdía un partido de los xeneizes, que comenzaban por esos días su romance con Carlos Bianchi. Aunque preguntaba en qué andaba el Gurí Martínez de vez en cuando sólo porque nació en Gualeguay. ***"Como entrerriano quería estar al tanto. El estaba en las Fórmulas y sabíamos que sería el mejor piloto de la provincia"***, soltó. El tema era que ninguno había corrido y eran más de 20 los postulantes. Probaron en Lobos, en la tierra, y después votaron. Y el elegido fue Belmartino.

Cualquiera pensaría que lo conoce al Puppy Angeletti. Pero no. ***"Cuando vinimos a correr la anterior al Gálvez todos creyeron que era familiar de él pero nada que ver. La repercusión que tuvo el auto no me la esperaba. Y todavía tengo que aprender. No probamos por falta de plata y eso nos limita. Aparte no podemos viajar a todas las carreras. A partir de esta fecha incorporamos el motor de Pincho Castellano"***, contó el de Cañuelas, que en su tiempo libre atiende la pizzería familiar Scacchi, que queda, obviamente, en la tierra que adoptó a los Belmartino.

Será ese origen que le permite a Gerardo armarse de paciencia para responder la pregunta una y otra vez . ***Sí, es el que corría Angeletti***, contesta soñando que en un futuro él será el protagonista. El que gane carreras, primero en TC Pista y luego en TC, si es que lo dejan. Angeletti, aquel campeón con Dodge en 1986, fue el primero en hacer famoso este modelo de Ford. Pero esa es historia vieja. La nueva la quiere escribir Belmartino, Todo x Cañuelas. ■

Ariel Bandi

AGROCIAM
SERVICIOS AGROPECUARIOS

Una empresa Argentina al servicio del productor Agropecuario.

Sucursal Intendente Alvear
Ruta Nacional Nº1 - Acceso B. Mitre (6221)
Intendente Alvear - Prov. de La Pampa
Tel.: 02302-481243

Sucursal Las Flores
Ruta Nac. Nº 3 Km 187 (7200)
Ciudad de Las Flores
Tel.: 02244-451826/451832

Suc. San Andrés de Giles
Ruta Nac. Nº7 Km 102 (6720)
Ciudad de San Andrés de Giles
Tel.: 02325-443160

Próxima Apertura
Suc. Cachari
Ruta Nac. Nº3 KM 242
(7214) Ciudad de Cachari

Bouchard 468 - 3º Piso (C1106AAF) Buenos Aires - Argentina - Tel/Fax (54-11) 4312-5401 Líneas Rotativas
info@agrociam.com / www.agrociam.com

TODAVIA PUEDE SER TUYA JUAN

Una espectacular remontada concretó "Fede" Lifschitz; era primer suplente, pudo largar y llegó 9º.

No sólo el Turismo Carretera permite albergar sorpresas, también su primogénito, el TC Pista, comenzó a brindarlas en el último tramo de su campeonato 2004. En primer lugar con el obligado parate -CAF mediante- de Maximiliano Juan, quién con 50 puntos de ventaja post Rafaela, debió "quedarse en boxes" en Buenos Aires, fruto de una infortunada maniobra en perjuicio de Mauro Pichini en el trazado rafaelino. Claro que en el circuito porteño, y sin puntero a la vista, el juego estaba abierto para que sus inmediatos perseguidores pudieran acortar distancias y en ese rumbo, sólo Martín Piccini logró el cometido de acercarse a la punta reduciendo a 39 la ventaja del piloto de Merlo, quién con dos fechas de suspensión, podrá apelar para volver pronto a pista y defender la ventaja lograda.

No todo está dicho, con tres carreras a la vista, son muchos los puntos en juego y si bien el principal cetro es el mismo campeonato, tal vez la estrategia de algunos pueda ser pisar con paso firme en estos últimos tres capítulos para sumar puntos y conformarse con ser escoltas, lo cual asegurará -a quien lo logre- el tan ansiado pasaporte al Turismo Carretera. Claro que más allá de la lucha por el torneo, el paso del TCP por Buenos Aires también marcó el retorno del Dodge y de su principal defensor –Sergio Poggi- al triunfo. Una dupla que debió ausentarse por falta de presupuesto y volvió al ruedo de la mejor manera, para completar en el podio, gracias al tercer lugar de Roberto Marcilese (Chevrolet), una trilogía de marcas que desde hacía un buen tiempo no se veía en la categoría.

La marca
que acompaña
al Gurí
es la marca
que acompaña
a su campo.
AGCO
AGCO
ALLIS
Herencia de Confianza
LIDERAR
AGCO Allis
VIGIA
A.C.A
NORTE
CAMIONES
RODADOS

Firestone es pasión.
Fires

GRAN PREMIO

Autódromo "Ciudad de 9 de Julio" - Buenos Aires

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004

SABADO 9 DE OCTUBRE DE 2004

11:00	Conf. de Prensa Institucional ACTC	
11:30 a 11:45	Clasif. TCP Grupo B	2da.
11:50 a 12:05	Clasif. TCP Grupo A	2da.
12:20 a 12:35	Entre. Desafío Ford	2da.
12:50 a 13:10	Entre. TC 2do.Tercio	2da.
13:15 a 13:35	Entre. TC 3er. Tercio	2da.
13:40 a 14:00	Entre. TC 1er.Tercio	2da.
14:20	1ra. Serie TC Pista	6 v.
15:00	2da. Serie TC Pista	6 v.
15:45 a 16:00	Clasif. Desafío Ford	
16:20 a 16:35	Clasif. TC 2do. Tercio	2da.
16:40 a 16:55	Clasif. TC 3er. Tercio	2da.
17:00 a 17:15	Clasif. TC 1er. Tercio	2da.

DOMINGO 10 DE OCTUBRE DE 2004

8:30 Hs.	Final Desafío Ford	10 v.
9:10	1ra. Serie TC	6 v.
9:40	2da. Serie TC	6 v.
10:10	3ra. Serie TC	6 v.
11:05	Final TC PISTA	15 v.
11:50	Serie Comp. TC	5 v.
12:50	Final T. Carretera	24 v.

Final (TC/TC Pista): 46 (TC, se compone con las 42 mejores posiciones de las series clasif. más las 4 mejores de la serie complementaria). Com. Deportivos: Juan F. Arrechea, Diego Mesa y Rafael Baglioni - Adjunto: Raúl Rodríguez. Comisario Técnico: Carlos Marchese.

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.

Campeonato Argentino Turismo Carretera 2004

Posiciones disputadas 13 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	Martinez	152.50	68.00
2	Bessone	140.00	90.00
3	Silva	136.00	32.00
4	Verna	130.50	30.50
5	Ortelli	130.00	55.00
6	Hernández	122.50	64.00
7	Traverso	118.50	3.50
8	Ledesma	114.00	16.50
9	P. Di Palma	107.50	51.00
10	Acuña	104.50	70.00
11	Aventín	99.50	23.00
	N. Fontana	99.50	-
13	Moriatis	91.50	-
14	Rossi	89.00	-
15	M. Di Palma	83.00	23.00
16	Bugliotti	79.50	-
17	Pacho	74.50	13.50
18	Altuna	70.00	-
19	Ramos	69.00	14.00
20	Occhionero	66.00	7.00

Campeonato Argentino TC Pista 2004

Posiciones disputadas 13 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	M. Juan	181.00	55.00
2	Piccini	142.00	70.00
3	Diruscio	131.00	76.50
	Piccinin	131.00	33.50
5	Logarzo	128.50	70.00
6	Lifschitz	121.00	19.50
	Pichini	121.00	-
8	Campanera	120.00	45.00
9	G.Castellano	101.50	37.00
10	Sotro	95.50	27.50
11	Bonelli	90.00	19.00
12	Marcilese	83.50	29.00
13	Laccette	81.50	28.50
14	Dandlen	81.00	32.50
15	Zughella	71.00	26.00
16	Acebal	69.00	9.00
17	De Carlo	59.50	10.00
18	Poggi	58.00	80.00
19	J. Castellano	56.00	66.00
20	Sava	55.50	-

ULTIMOS GANADORES

AUTÓDROMO "CIUDAD DE 9 DE JULIO"

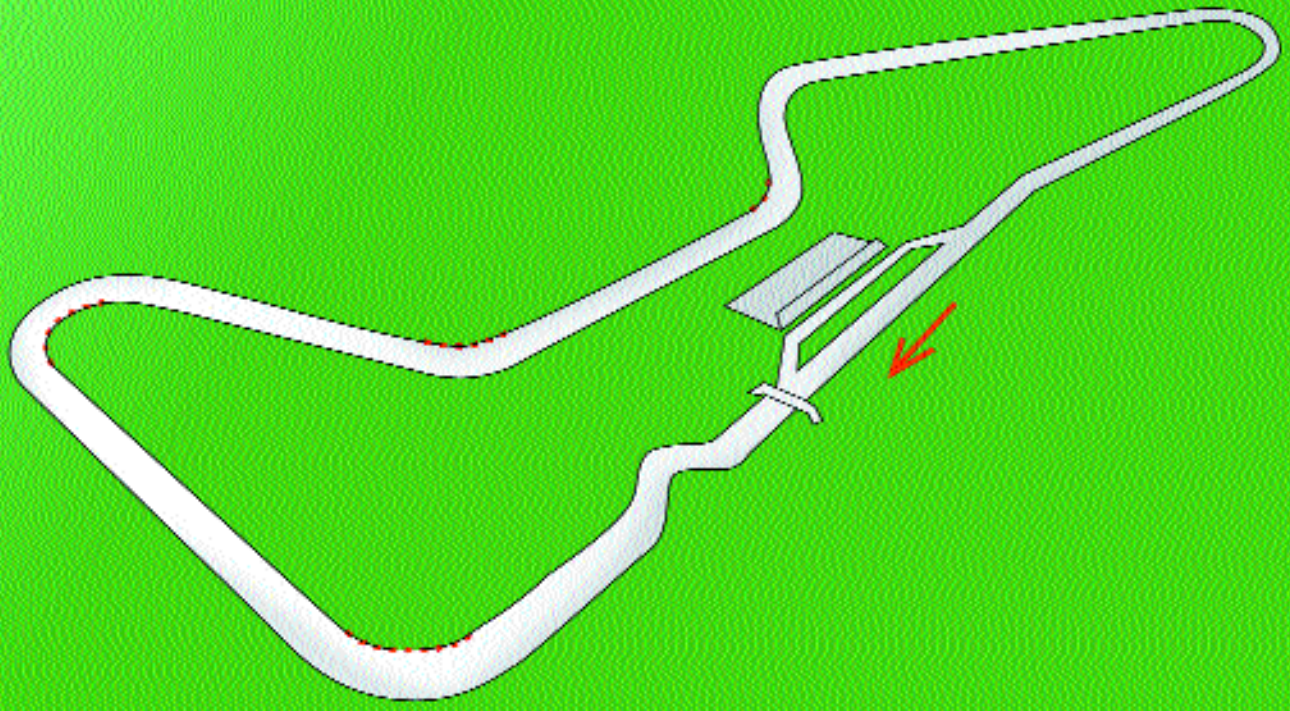
AGUSTÍN ALVAREZ Y JUAN MANUEL FANGIO

Circuito (Extensión): 4.616,85 metros

Récord a batir: Ledesma (Ch)
1m33s334 a 178,077 (4/6/04)

08-06-97	Ortelli	Chevrolet
14-09-97	Ramos	Ford
07-06-98	Martínez	Ford
08-11-98	Acuña	Chevrolet
14-03-99	Ledesma	Ford
04-07-99	Lavari	Dodge
11-06-00	Ortelli	Chevrolet
29-10-00	Sinelli	Ford
11-03-01	M. Di Palma	Chevrolet
02-09-01	Aventín	Ford
23-06-02	Martínez	Ford
27-10-02	Martin	Ford
13-07-03	Moriatis	Ford
09-11-03	Gianini	Ford
06-06-04	M. Di Palma	Chevrolet

Firestone es seguridad.
tone



IMPORTANTE

El rubro seguridad es uno de los temas que más preocupan y ocupan a la Asociación Corredores Turismo Carretera. Por ello, en cada carrera, esta entidad contrata el personal policial que dicha institución determina (de la jurisdicción que corresponda) y de acuerdo a las leyes nacionales y provinciales vigentes. Al margen de extremar todas las medidas posibles, sabemos que para la tranquilidad de todos necesitamos su colaboración. Por ello, le sugerimos tomar en cuenta lo siguiente:

1. Dar la voz de alerta y tocar bocina para llamar la atención del personal de seguridad.
2. Encender las luces de los vehículos en el sector afectado.
3. Mantener los vehículos cerrados en todo momento y de ser posible, con la alarma activada.
4. Denunciar a quienes agreden al personal de seguridad.
5. Evitar los juegos de azar y la aglomeración que alrededor de ellos se produce.

EL TURISMO CARRETERA ES PASION Y SENTIMIENTO DE MUCHAS FAMILIAS ARGENTINAS, NO DEJEMOS QUE UNOS POCOS NOS QUITEN ESA ALEGRIA.

ACTC

RANKING TC

1	Bessone Ernesto	Dodge
2	Ledesma Christian	Chevrolet
3	Ortelli Guillermo	Chevrolet
4	Martínez Omar	Ford
5	Aventín Diego	Ford
6	Silva Juan Manuel	Ford
7	Acuña Fabián	Ford
8	Di Palma Patricio	Torino
9	Pacho Ariel	Torino
10	Ponce de León G.	Ford
11	Ramos Eduardo	Ford
12	Traverso Juan M.	Torino
14	Occhionero Alej.	Ford
15	Etchegaray Miguel	Ford
16	Verna Rafael	Ford
17	Tanoni Omar	Chevrolet
18	Moriatis Emanuel	Ford
19	Di Palma Marcos	Chevrolet
20	Gianini Juan Pablo	Ford
21	Minervino Luis	Chevrolet
22	Hernández Walter	Ford
23	Fontana Norberto	Dodge
24	Iglesias Fernando	Ford
25	Martin Henry	Ford
26	Tadei Gustavo	Ford
27	Urretavizcaya Rob.	Ford
28	Catalán Magni J.	Dodge
29	Ricciardi José Luis	Ford
30	Salerno Rubén	Dodge
31	Cingolani Daniel	Ford
32	Di Palma José Luis	Chevrolet
33	Balzano Javier	Chevrolet
34	Altuna Mariano	Chevrolet
35	Pisandelli Juan C.	Chevrolet
36	Hermoso Fabián	Ford
37	Alaux Sergio	Chevrolet
38	Bisceglia Claudio	Torino
39	López Cocho	
40	Sinelli Raúl	Dodge
41	Iglesias Juan M.	Chevrolet
42	Guarnaccia Sergio	Ford
43	Robbiani Ariel	Ford
44	Joseph Ricky	Chevrolet
45	Soto Pablo	Dodge
46	Zanatta René	Chevrolet
47	Azar Javier	Torino
48	Rossi Matías	Chevrolet
49	Del Bo Roberto	Chevrolet
50	Candela Enrique	Ford
51	Iglesias Nicolás	Ford
52	Redolfi Hugo	
53	Rex	Ford
54	Belloso Luis	
55	Rafú Pablo	Ford
56	Oyhanart Mariano	
57	Savino José	Ford
58	Arrausi Carlos	Chevrolet
59	Riva Néstor	Dodge
60	Lavari Edgardo	
61	Ciantini José	Dodge
62	Ciancaglini A.	Ford
63	Di Marco Juan C.	Chevrolet
64	Urtubey Alejandro	Chevrolet
65	Urtubey Facundo	Chevrolet
66	Belli Daniel	Chevrolet
67	Giavedoni Carlos	Chevrolet
68	Rama Oscar	Chevrolet
69	Sosa Juan Manuel	Torino
70	Videle Roberto	Ford
71	Fernández Max.	
72	Bianchi Fabián	Ford
73	Aguirre Gastón	Chevrolet
74	Suárez Cristian	Dodge
75	Gil Bicella Facundo	Dodge
76	Bradas Hernán	
77	Miserda Carlos	Dodge
78	Bugliotti Marcelo	Chevrolet
79	Nolesi Mathías	Ford
80	Dose Christian	Dodge
81	Guidi Nelson	Ford
82	Oñatibia Nelson	Dodge
83	Fontana Gustavo	Ford
84	Giustozzi Fabián	Dodge
85	Gurini Néstor	Ford
86	López Juan Carlos	Ford
87	Smith Brian	Chevrolet
88	Firmani José Luis	Dodge
89	Spataro Emiliano	Torino
90	Basso Martín	Ford
91	Solmi Sergio	Chevrolet
92	López J. Manuel	Ford
93	La Manna Marcelo	Chevrolet
94	Montaner Jaime	Dodge
95	Saiz Carlos	
96	Mulet Leandro	Chevrolet
97	Cutini Hugo	Chevrolet
98	Viglianco Dante	Chevrolet
99	Bini Alejandro	Torino
100	Iglesias Leandro	Chevrolet
101	Ugalde Lionel	Ford
102	Baldinelli Ezequiel	Torino
103	Armellini Lucas	Dodge
110	Bernardini Javier	Chevrolet
123	Tuero Esteban	Chevrolet

RANKING TC PISTA

3	Juan Maximiliano	F
5	Piccini Martín	F
6	Poggi Sergio	D
7	Logarzo Pedro	F
8	Lifschitz Federico	F
9	Castellano G.	C
10	Campanera Laureano	C
11	Diruscio Sebastián	C
12	Acebal Mariano	C
13	Sotro Walter	F
14	Marcilese Roberto	C
15	De Carlo Diego	C
16	Del Barrio Carlos P.	D
17	Pichini Mauro	F
19	Heim Simón Adán	D
20	Testa Ariel	F
21	Olivelli Mario	F
22	Piccinin Esteban	F
23	Morello Aldo	F
24	Impiombato Ricardo	C
25	Caserta Gastón	F
26	Sava Carlos	C
27	Fayanás Hugo	F
28	Agliani Hugo	F
29	Peroni Alejandro	D
30	Bonelli Próspero	F
31	Converso Gastón	F
32	D´Ambrosio Andrés	F
33	González Emiliano	F
34	Pacioni Gastón	F
35	Laccette Darío	F
37	Beraldi Abel	F
38	Cordich Ignacio	F
39	Liparoti Hernán	F
40	Federico Carlos	F
41	Araquistain Martín	F
43	Espósito Néstor	F
44	Cotignola Marcelo	F
46	López Julián	F
47	Mery Walter	
48	Fancio Alberto	C
49	Borio Ildo	C
50	Velata Rubén	C
51	García Héctor	F
52	Moro Rafael	F
53	Dufau Jorge	C
54	Dandlen Pedro	D
55	Firpo Antonio	F
56	Arin Gustavo	D
57	Díaz Gaspar	C
58	Taborda Christian	C
59	Solís Gustavo	F
60	Alvarez Gastón	F
61	Trotta Esteban	C
62	Zughella Gabriel	F
63	González Santiago (H)	D
64	Ruiz Ricardo	F
65	Valencia Cristian	F
66	Valdo Germán	C
70	Ruiz Carlos José	F
71	Porta Enrique	F
72	Dopico Carlos	D
73	Albese Claudio	C
75	Desimone Sebastián	F
76	Noya Alberto	F
77	Ricci José María	F
78	Fernández Jorge	F
79	Delia Andrés	C
84	Bertozzi Juan	C
85	Calamari Miguel	C
86	Calculeff Francisco	F
87	Belmartino Gerardo	Fa
88	Paparella Juan M.	D
89	Martin Martín	F
91	La Cortiglia Omar	F
95	Oyhanart Mariano	F
99	Borio Diego	C
101	Castellano Jonatan	D

www.carburando.com

Estuvimos poniendo a punto nuestra web; probala y seguí viviendo el automovilismo a través de sensaciones.

Carburando Informativo

- Las últimas noticias destacadas
- Información actualizada por categoría
- Resultados, campeonatos, estadísticas, cronogramas y más.
- Guía de programación de Carburando por TV.

Carburando Interactivo

- Clasificación en vivo on line
- Radio en vivo on line
- Conexión a Internet gratis

Carburando Multimedia

- Videos
- Fotos
- Wallpapers
- Descargas de sonidos

carburando

YPF. Combustible oficial del TC.

YPF